

Jim Hunt Magazine®

45

FOR SLOTCAR USE ONLY



NSR:

Tolle Designversionen

Carrera:

BMW 3.5 CSL

Porsche 935 K3

Pioneer:

Dodge Charger Streetracer

BRM und Revoslot in Metall

RSR Sau aus Le Mans 2019



Die Sau raus lassen

Das geflügelte Wort hat viele Facetten. Bei uns geht es dem Titel nach ganz klar um den neuen Porsche RSR, der letztes Rennen in Le Mans lief. Einerseits toller Schachzug, das bekannte Design der „Sau“ aus den 70ern neu aufzulegen. Andererseits stellt man sich auch der Kritik, dass den Designern nichts Neues mehr einfällt. Der neue RSR an sich ist ein fabelhaftes Auto höchster Ingenieurskunst. Aber das alte Design einfach auf ein neues Auto pappen, ob das jedem gefällt? Klar, Retro ist seit vielen Jahren wahnsinnig hip. Auch bei den Youngstern kommt der Look aus vergangenen Tagen sehr gut an. Obwohl man zugleich nicht mehr so leben möchte, wie das Opa und Oma gemacht haben. „Warum eigentlich nicht?“ stellt sich beiläufig die Frage, wenn man zugleich den Look aus der Zeit, die man zugleich cool findet und genauso ablehnt. Was den Look und die Musik angeht, beide Dinge hatten unverwechselbaren Charme und Wiedererkennungswert. Was die Sache Rennwagendesign angeht. Die Formen waren damals wunderbar sinnlich. Die Lackierungen überzeugten in der Einfachheit ihrer Strukturen. Nachdem man sich in der jüngeren Neuzeit gnadenlos ausgetobt hat mit den wildesten Airbrush Kreationen, unruhigen Looks, Formen und Farbspielen, die für Dynamik sorgen sollten. Dann kam die Ära der schlimmen Folierungen. Der Look rasender Christbaum Kugeln fand erst Anklang und mittlerweile ist es nur noch peinlich, so eine künstlich funkelnde Karre zu bewegen. Ach ja, dazwischen gab es die Matt Folierung, das satte Understatement zum unauffälligen Auffallen. Jetzt kommt man wieder auf die Idee, die alten Looks

zu kopieren. Die Sau an sich war einfach nur pink und mit roten Trennlinien benetzt, die jeweils die verwertbaren Teile des Schweins markierten. Das Handbuch der Metzgerinnung stand wohl Pate, oder lag es daran, dass einer der Motorengötter bei Porsche Metzger hieß? Parallel zum Sau Design kam die Rothmans Variante, die später in den 80ern auf dem Gruppe C Porsche von Bellof, Bell u.a. bekannt wurde. Jetzt muss jeder selbst entscheiden, ob er damit konform geht und diese Wagen haben will. Fündig wird man bei Carrera. Die RSR Sau in 1zu24 und den Rothmans in klein in 1zu32. In Groß gab es den auch, aber der Verkauf wurde gestoppt, weil ein Fehldruck auf dem Fahrersitz, seitlich an den Kopfstützenwangen auf dem Kopf stand. Es wird nachgebessert, nachgeliefert und auch die Sau wird in 1zu32 irgendwann zu haben sein. Nur Geduld. Die Designs stammen aus den 70ern und 80ern, also kein Ding, wenn man nun ein wenig warten muss. Sicher keine Dekaden. Weiterhin kamen die lang ersehnten BMW 3.5 CSL auf den Markt. Einmal in Rennsportweiß mit M Streifen und einmal in Grün mit M Streifen und österreichischer Bierwerbung. Zwei geniale Klassiker, die in keinem Rennstall mit Faible für historischen Motorsport fehlen dürfen. Und: der türkise Kremer Porsche mit Heizungswerbung auf dem Kleid ist auch da. Ein „must have“, wie auch die anderen Wagen. Bei NSR aus Italien explodiert ein regelrechtes Design Varianten Feuerwerk. Von der Moderne bis zurück in die Klassik ist für jeden Fan etwas dabei. Wer auf Metallfahrwerke steht wird bei BRM und Revoslot gut bedient. BRM liefert weitere Versionen ihres tollen

Mini Morris aus. Wir fahren den kleinen Briten in klassischem British Racing Green. Während Revoslot auf den moderneren Toyota Supra setzt, einem brutalen Gefährt im lauten, leuchtfarbigem Marlboro Design. Beide Wagen haben 3 Millimeter Standard bei Achsen, Felgen Getrieben. Alles in Metall oder Alu, dazu vier leicht drehende Kugellager und klar ein in sich entkoppeltes Metallfahrwerk. Perfekt für den Fahrer mit mehr Anspruch, aber andererseits einer Abneigung gegen den Aufbau eines Modellbausatzes mit einer selbst komponierten Fahrwerkslösung aus vielen Einzelteilen. Beide Wagen kommen ready to race. Sie sind montiert und das alles zum verträglichen Budget. Die Fangemeinde wächst nicht ohne Grund. Pioneer aus Großbritannien lässt wieder aufhorchen. Der Dodge Charger in neuen Versionen als Streetracer. Die längst ausverkauften Wagen aus „Bullitt“ sind im Set anlässlich des Filmjubiläums zu haben. Wer wie Steve McQueen im alten Kult Mustang den schwarzen Dodge Charger mit den beiden Ganoven an Bord jagen möchte: hier ist die Gelegenheit. Aber ich fürchte, diese Autos verstauben in Vitrinen, weil manche Fahren offensichtlich mit Demolition Derby verwechseln.

Viel Spaß mit Jim Hunt No.45!

Jürgen Kellner

Herausgeber



Jim's Universum

News aus der Umlaufbahn



Tracktests

Rundstrecke:

- Porsche RSR – wie pink ist das 1zu24 pig?
- BMW 3.5 CSL
- Porsche 935 K3
- Dodge Charger Streetracer
- „Bullitt“ Jubiläums Set
- P68 Lucky Strike
- Porsche 997 GT3
- AMG GT3
- Corvette C7R
- Mini Morris in 1zu24 Metall
- Toyota Supra mit Metallfahrwerk

Was ist da los?

Zeitreisende im Slot



Carrera[®]

MOTORSPORTS AT HOME

TOYS FOR BIG BOYS



#carreramoments

f/carrera.official

@carrera.official

carrera-toys.com

Hergestellt mit Zustimmung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Photo: © Porsche

Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Endlich wieder Rallye!

Vielen Dank für den authentisch in Szene gesetzten SRC Peugeot 205 T16 Dirt Version. Bitte bringen Sie mehr über Autos aus dieser Ära. Ja, ich weiß, zum Thema Rallye liefern die Hersteller leider zu wenig Neuheiten. Und bisher hat das Jim Hunt immer die Fahne hochgehalten und alle interessanten Wagen aus der Welt der Driftwinkel großzügig beleuchtet. Großes Lob an die Fotos. Die Dioramen, auf denen ihr Autos präsentiert, sind ganz große Klasse. Bitte macht weiter so! Vielen Dank für dieses einzigartige Format!

Peter Blank, e-mail

Carrera Digital 132 DTM

Ein Hallo in die Runde! Ich freue mich auf jede Ausgabe dieses großartig gemachten Magazins. Die spritzigen Texte mit nötigen Informationen zwischen den Zeilen bringen mich oft zum Schmunzeln. Schön, dass ihr nicht so trocken und langweilig berichtet, wie das andernorts vonstatten geht. Die technischen Information sind trotzdem immer aussagekräftig und decken sich zu Hundert Prozent mit meinen Versuchen. Das verleiht dem Jim Hunt die Goldene Kompetenz Nadel am Bande. Als Leser sieht man, dass ihr wisst, wovon ihr redet. Der hohe Unterhaltungs- wie Informationswert halten sich die Waage, was die besondere Mischung eures Formats ausmacht.

F. Pirolli, e-mail

Authentisch bis ins Detail

Der Bericht über den *Carrera BMW M1 UHER* hat mir sehr gut gefallen. Vielleicht ein Glücksfall, dass der echte Wagen bei Euch um die Ecke wohnt. Trotzdem seid ihr mit auf der Rennstrecke gewesen und seid nicht bei Garagenfotos geblieben. Im Artikel ist die Symbiose aus Slotcar und Vorbild wunderbar zu einer Einheit verschmolzen. Vielen Dank für diesen und viele weitere Einblicke!

Dr. M. Müller, e-mail

Klasse Berichterstattung über Designversionen

Ich möchte mal einer Lanze für die Präsentation von Designversionen brechen. Während andere sich dabei auf mickrig kleine Passbilder beschränken, inszeniert ihr vom Hunt Magazine neue Versionen von Autos, die es schon einmal gab, in einer sehr ehrwürdigen Form. Ich finde das leider sehr oft überzeugend für eigene Kaufentscheidungen. Ich suche öfter die ausführlichen Tests zu den Designversionen aus dem Archiv und lese nach. Das geht mit der pdf Suchfunktion sehr einfach. Spätestens dann ist die neue Designversion bestellt. Bei den Testberichten habt ihr mich bisher nicht enttäuscht. Das was ihr schreibt, stimmt auch! Ein dickes Dankeschön an die Redaktion und den kompetenten und zugleich lässigen Schreibstil.

Jost Mayer, e-mail

JS Chassis Design

Die Vorstellung des JS Chassis aus Großbritannien hat mich sehr begeistert! Der alte Carrera Pontiac in einer sehr stilvollen Lackierung und darunter das raffinierte Chassis-Konzept! Eine scharfe Kombination, die dem alten US Haudegen einen völlig neuen Glanz verleiht. Ganz großes Kino! Ich habe alle Jim Hunt. Neben der tollen Berichterstattung über Slotcars und Zubehör kommt ihr immer wieder mit einer ganz speziellen Story aus den Puschen. Wie das einfache JS Chassis, seine Macher und die abenteuerliche Bezugsquelle über facebook. Das sind die lebendigen Storys, die eine ganz besondere Note ins Magazin zaubern. Werdet nie müde und bleibt immer neugierig für solch gut gemachte Specials ergänzend zum Mainstream. Herzlichen Dank!

G. Bukowski, e-mail

Selbst einen Leserbrief verfassen?

„Leserbrief“ per mail an:

redaktion@jim-hunt-magazine.de

Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Carrera sorgt bei der Clubhaus-Eröffnung des Drivers & Business Clubs Munich für Rennsport-Atmosphäre

Seit knapp 3 Jahren existiert der Drivers & Business Club Munich, ein privater Mitgliederclub für Persönlichkeiten, die durch Liebe zu Automobil und Rennsport verbunden sind. Nun hat der Club auch ganz offiziell ein eigenes Clubhaus: am 18. Oktober 2019 wurde die Housewarming-Party gefeiert, bei dem die Mitglieder ihr Clubhaus das erste Mal erleben durften und übergeben bekamen. In dem komplett renovierten ehemaligen Verwaltungsgebäude des Bahnausbesserungswerk im Münchner Norden konnten die rund 350 Gäste nicht nur die zahlreichen ausgestellten Fahrzeuge der Mitglieder, darunter aktuelle DTM-Boliden bis zu historischen Oldtimern, bestaunen, sondern durften auch auf der 22m langen Carrera Rennbahn ihr Können am Handregler beweisen.

Steffen Görig, CEO der Quantum Capital Partners, ist selbst Mitglied des Drivers & Business Clubs und hatte die Installation der Carrera Rennbahn initiiert. Mit Unterstützung des langjährigen und rennerprobten Carrera-Kommentators Xavier Tan wurden während der Einweihungsfeier spannende Rennen ausgetragen – die schnellsten Piloten durften nicht nur Pokale, sondern auch besondere Preise aus dem Carrera Sortiment mit nach Hause nehmen. Der Sieger wurde mit einem Gaisberg-Set belohnt, Platz 2 und 3 erhielten attraktive DIGITAL 132 Rennbahnen. Auch nach dem Motorsport-Event im Kleinformat waren die Handregler der Carrera Rennbahn heiß begehrt – Kinder, Paare,



junggebliebene Herren und auch ganz besonders die weiblichen Gäste konnten es kaum erwarten, ihr Renngeschick zu zeigen. Über den Abend konnten die Mitglieder und ihre Gäste zudem ausgestellte Carrera Modelle bewundern, die in Bezug zu den Ehrenmitgliedern des Clubs stehen. Mit dem Porsche 917K „Porsche Salzburg No23“, 1970 gewann Hans Herrmann das berühmte französische 24 Stunden-Rennen und ging so in die Renngeschichte ein. Mit dem BMW M1 Procar „BASF No.80“ drehte Hans-Joachim Stuck einst seine Runden, Ehrenmitglied Klaus Ludwig wird

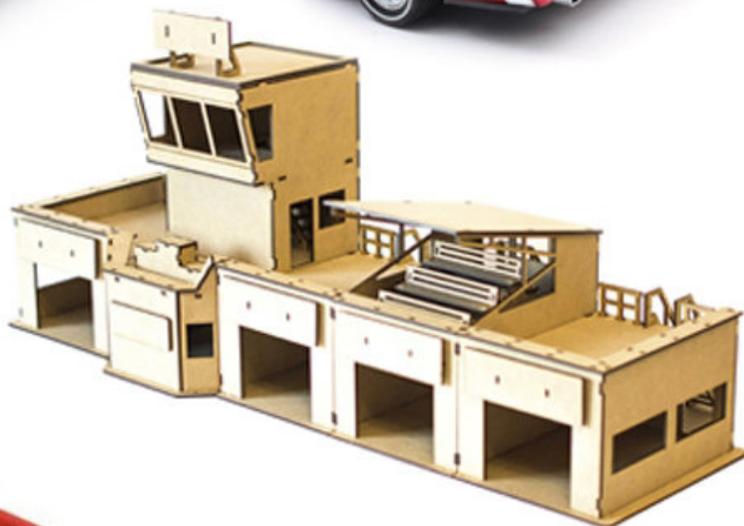
mit dem Ford Capri RS 3100 „Race“ und dem Ford Capri Zakspeed Turbo „Würth-Kraus-Zakspeed Team“ mit gleich zwei klassischen Modellen repräsentiert. Für Rennfahrlegende Jochen Mass stand der Porsche 935/78 Moby Dick „Joest Racing, No. 66“ in der Vitrine und zu Ehren von Bernd Schneider der AMG Mercedes C-DTM 2007 Livery 2008. Weitere Informationen zu Carrera: carrera-toys.com. Weitere Informationen zum Drivers & Business Club Munich: <https://www.driversclub.biz/de>



www.Slot-Stop.de

Slotcars | Tuning | Figuren | Bahndeko

Der „etwas andere“ Shop für Slotcars
und Modellbauzubehör in 1/24 und 1/32



www.Slot-Stop.de

Der "1:32 Shop"

PS: Alle im Webshop angebotenen Artikel sind auch wirklich auf Lager.

www.Slot-Stop.de | Daniel Pfeiffenberger | Gansmecker Weg 9 | 58840 Plettenberg | info@slot-stop.de

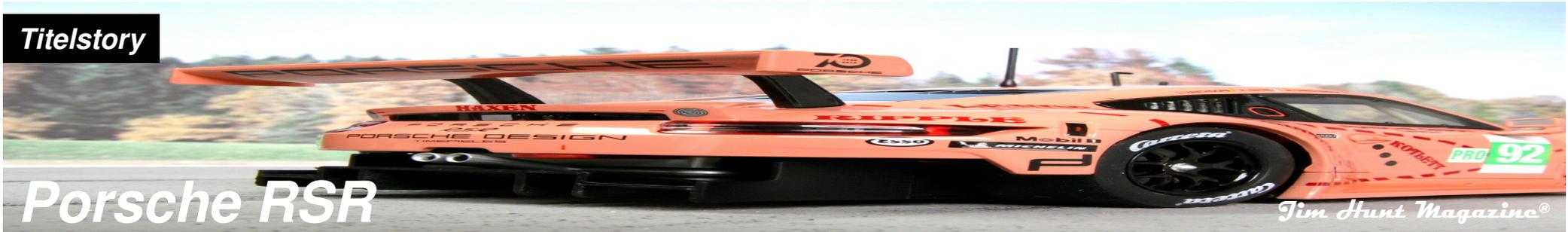
RSR *Pink Pig*

Jim Hunt Magazine®



Bei den 24h von Le Mans 2019 fuhren zwei Porsche in Retro Designs. Carrera hat sie am Start. Wir fahren „die Sau“ in 1zu24...

Porsche RSR



Jim Hunt Magazine®

2019 fuhren zwei aktuelle Porsche mit alten Dekors in Le Mans. Der Rothmans RSR im 80er Look. Der zweite RSR hatte das klassische Design der legendären „Sau“ auf der Hülle. Schweinchenrosa mit roten Trennlinien, die die „Bauteile des Schweins“ zeigen, so wie im Handbuch der Metzger Innung. Der Gag aus längst vergangenen Tagen schwappte nun vom 917/20, damals gefahren von Kauhsen und Joest, auf das Design eines aktuellen, modernen RSR über. Fällt den Designern nichts mehr ein? Oder surfen sie auf der Retro Welle? Die einen werden das ablehnen, weil für sie die Sau von damals die echte Sau bleiben wird. Andere werden sich freuen, weil sie die echte Sau gar nicht mehr kennen. Höchstens aus dem Museum, weil sie zu ihrer Ära noch nicht gelebt haben. So gesehen

haben die Designer Schwein gehabt. Genug der Philosophie. Carrera hat den auffälligen und originellen Wagen im Portfolio, zunächst in 1zu24. Genau die fahren wir und legen los. Der RSR ist eine sehr kompakte, gedrungene Erscheinung mit einer ausladenden Breite. Diese Spurbreite sieht nicht nur mächtig aus. Sie beschert dem Porsche eine sagenhafte Straßenlage, damit man auch in Kurven ordentlich die Sau raus lassen kann. Überholen außen? Wer es kann, gerne!

Wer sich traut lässt das Nackensteak fliegen und den Gegner hinter sich. Er wird noch „Rippe“ auf dem hinteren Kotflügel lesen, sofern er dazu in der Lage ist. Der RSR liegt satt, er liegt fett! Er bewegt sich kaum von der Ideallinie weg, Reifen sauber abgezogen und Mechanik (Achslager, Getriebe) mit guten Gleitmittel gewartet. Leichtlauf ist angesagt. Ab Werk dreht die Vorderachse bereits sehr leicht. Noch leichter und besser mit unserer hochwertigen Schmierung.

Maximale Spurbreite für schnelle Kurvenritte: Die RSR Sau 2019 liegt souverän. Wir treiben sie wild durchs Dorf an der Sarthe. Voll ausgedreht geht's im Schweinsgalopp an der Konkurrenz vorbei.



Porsche RSR



Jim Hunt Magazine®

Das Sidewinder Getriebe schnurrt weich. Der Mittelmotor dreht direkt vor der Hinterachse und liefert genügend Punch, um unter seines Gleichen Rennen zu fahren. Die MTS Fahrhilfen nehmen wir aus dem Chassis. Vier Schrauben unter dem Chassis öffnen, Karosse abnehmen und schon schlachten wir die beiden Magnete. Wir wollen ohne Nanny fahren, im Schweinsgalopp reiten. Die bereits erwähnte Spurbreite des Porsches spielt dabei in die Karten. Ohne Quicken geht es ums Eck. Das rose Teil liegt bereits im Serienzustand gut auf der Carrerabahn. Wir haben die Reifen mit Klebeband abgezogen und dann doch noch etwas die Hinterräder angeschliffen, damit sie komplett aufliegen. Ihre Außenkanten dominieren zunächst, dezent angeschliffen liegt das schwarze Gold komplett auf und schon geht es deutlich besser um den Kurs.

Die Zündkabel verlaufen zum L-Kiel, der in einem ausklappbaren Schwingarm liegt. So hält er stets Tuchfüllung zum Slot und liefert einen verlässlichen Zündfunken. Die große Sau ist durstiger als die kleinen 1zu32er. Wir lassen 18 Voltan Sprit in die Tankblase

fließen. Damit hängt sie sauber am Gas, ohne die souveräne Laufruhe eines großen Geräts zu verlieren. Beschleunigung und Bremse sind aufgrund der 251 Gramm auf den Hüften etwas vorausschauender zu gestalten, als bei den kleineren Kollegen im Rudel.



RSR Sau: imposante Erscheinung und dank ihrer Spurbreite ein Kurvenkünstler. Die Stützbreite der Achsen stemmt sich gegen die Fliehkräfte.



Porsche RSR

Jim Hunt Magazine®

Die 1zu32er Sau ist noch nicht zu haben, aber dafür der Rothmans und auch die weiß/rot/schwarze Version sowie die grün glänzende RSR Christbaumkugel. Zurück zur Großen! Optisch ist bei den 1zu24ern natürlich „mehr“ zu sehen, als bei den Kleinen. Klar, der Maßstab lässt mehr zu, feine Details können viel deutlicher dargestellt werden: Formenspiel, Bedruckung und alles, was das Auge aufnehmen kann, ist hier

größer und wirkt intensiver. Wer genug Platz für die Bahn hat, wird an den großen Wagen nicht vorbei kommen. Das Vorbeikommen ist so eine Sache. Als die Carrerabahn (-schiene) erfunden wurde, fuhr man Porsche Carrera 6, Ferrari Dino u.a. Die End-60er und 70er Jahre Rennwagen waren im Vergleich zu den heutigen Boliden eher schmal gebaut. Der RSR nimmt ganz schön Platz ein. Fährt er gerade auf der Bahn ist

es kein Ding. In Kurven braucht er Raum. Seine Hinterräder überqueren gerne die Mittellinie oder laufen außerhalb der Bahn. Randstreifen sind absolut Pflicht. Und trotzdem geht es dann immer noch eng zu, fährt man mit einem weiteren aktuellen Wagen seit an seit durch die Kurven. Wer einen begrenzten Stall hat, sollte lieber den geringen Freiraum nutzen, um kleinere Wagen großzügig durchs Gehege zu treiben. Unter der



Ausladende Hüften: hinten ein exponierter Flügel, der seitlich Schutz unter den breiten Backen findet. Spoilerlippe und Flaps vorne, dazu große Augen mit schönem Innenleben. In 1zu24 haben die Designer deutlich mehr Spielraum, um Details abzubilden.

Porsche RSR



Jim Hunt Magazine®

Haube ist digitale Technik, die zugleich analog genutzt werden kann. Das ist bei Carrera eine echt tolle Sache, so ergibt sich ein breiterer Einsatzbereich. Oder auch die Möglichkeit den Wagen dual, also analog oder auch digital einzusetzen. Umbauen muss man nichts, einfach nur einen Schalter betätigen und Vollgas geben. Die Sau grunzt analog. Während bei digital die Lichter ständig leuchten ist dies im analogen Modus nur bei Fahrt der Fall. Wer „rund“ fährt, hat immer Licht! Denn

die großen Brummer lassen sich einfach runder und gutmütiger fahren als die kleinen Ferkel. Der Ausbau der beiden Magneten gestaltet sich sinnlogisch. Wer wenig technisches Geschick mitbringt, sollte das vielleicht besser von jemanden machen lassen, der das schon öfter getan hat. Der vordere Magnet ist kein Ding. Wenn auch einige Kunststoff Teile das Chassis dabei verlassen. Sie ummanteln vorher die drei MTS Bausteine. Der hintere Magnet sitzt an der Hinterachse.

Beim Ausbau muss der Motorhalter raus, auf den Kopf umgedreht werden und dann kann man sich an das Herausnehmen des Magneten und der Hinterachse herantasten. Der Einbau der Achse ist sinnlogisch und auch der Einbau des Motorhalter ist kein Kunstgriff. Aber wie gesagt, wer technisch wenig Geschick mitbringt: besser machen lassen. Ohne Magnete zeigt die Physik was Sache ist. Der RSR läuft auf Geraden sehr ruhig. Die Slicks bauen dabei ordentlich Grip auf.



Schon das Original live gehört! Klingt saumäßig gut. Die Zwillingssflak aus dem Heck intoniert das Umfeld. Schade, dass man das nicht hören kann. Der Diffusor schwebt optimal knapp über dem Boden.

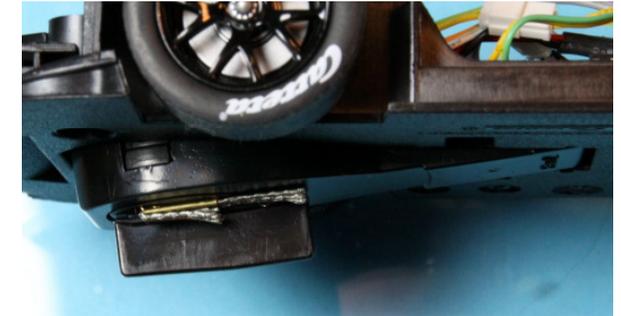
Porsche RSR

In Kurven allerdings kommt sein Heck, besonders dann, wenn man zu optimistisch am Scheitelpunkt Gas gibt oder vorher wegnimmt. Der typische Lastwechsel (den übrigens wenige Slotcars mögen) bringt den rosa Porsche dann aus der Ruhe. Es gibt keine argen Probleme, keinen Abflüge. Aber es bleibt etwas Zeit liegen. Je nachdem, wie weit man das Heck ausbrechen lässt. Es gibt die Option, das vordere Magnetfach oder den Chassisbereich vor dem Motor mit Trimblei auf eigene Bedürfnisse feiner abzustimmen. Nein, wir möchten keine Tuning Reifen aufziehen! Unser Credo bleibt: wir möchten jeden Wagen ohne Zusatzmaterial hinbekommen. Daher fahren wir seit Jahren alle Autos ausnahmslos mit Stock Reifen. Schleifen und Abziehen bleiben ok, aber auf das PU Zeugs haben wir keine Lust mehr! Es geht, der RSR ist

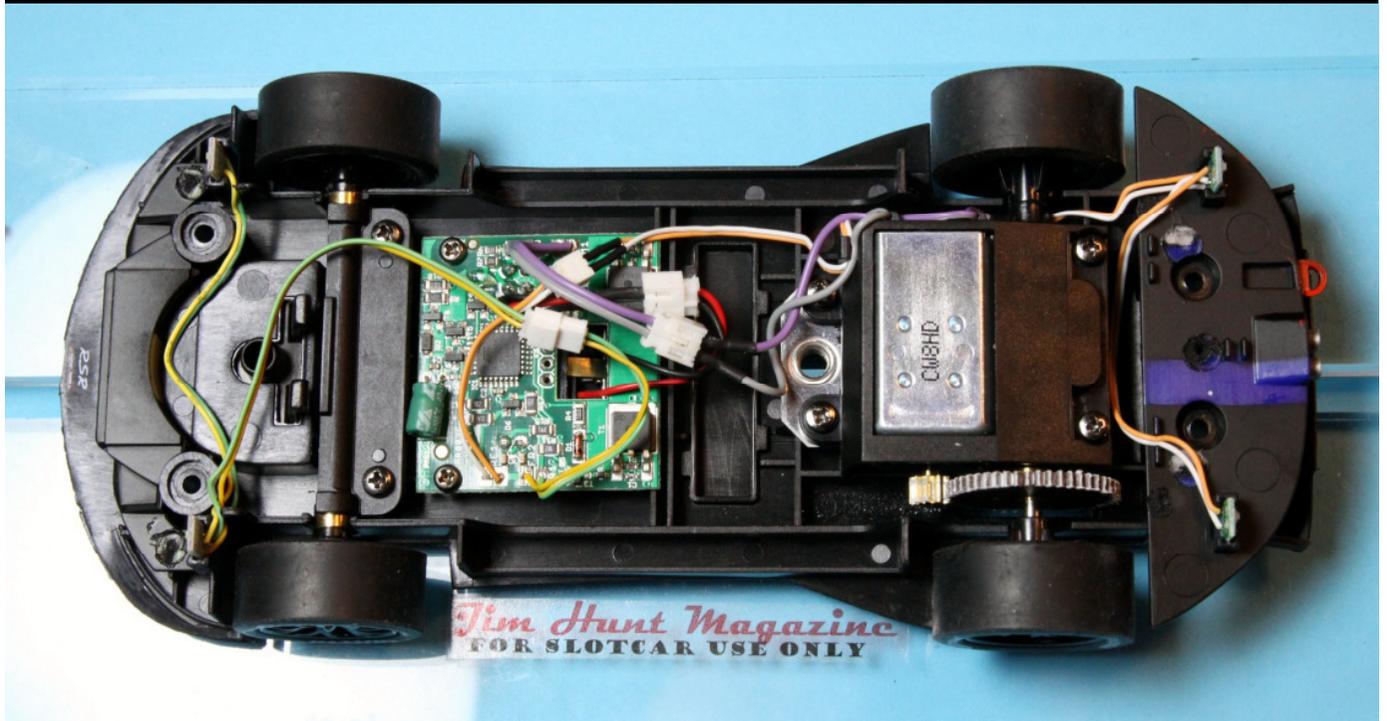
Ich sitze aufrecht fixiert im Schalensitz mit seitlichen Schweinsohren, die meinen Helm in rasanten Kurven stützen. Die Nackenmuskulatur freut sich.



gut hinzubekommen. Daher juckt es uns nicht, dass man PU schneller wäre. Die Schleiforgien mögen wir nicht mehr. Den Schmierfilm auf der Bahn auch nicht. Nachdem sich die frisch geölte Mechanik eingelaufen, die Reifen warm gefahren haben macht es saumäßig Spaß schnelle Runden zu drehen. Der RSR liegt gut, sein Grenzbereich ist durchschaubar. Ein wunderbarer großer Carrera Wagen für Rennen daheim. Stint beendet, ab an die Box. Yes! Es gibt Schweinswürstl mit Sauerkraut. Die Sau ist kein Rennauto für Veganer!



Sidewinder Antrieb, vier Messing Gleitradlager und zentraler Digitalchip. Oben: L-Kiel mit Schwingarm.



*Understatement geht
anders...*



*BRM kommt mit weiteren
Metallfahrwerks Zwergen
ums Eck gepfiffen.*

Mini Morris

Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke

Mini Morris

Jim Hunt Magazine®

BRM hat es richtig gemacht. Sie haben die Nische der kleinen Zwerge erfolgreich besetzt. Mit ihren out of the box Konzepten haben sie das Herz der Fans im Sturm erobert und mit voller Drehzahl liefert die Manufaktur peu à peu immer wieder völlig neue Formen oder Designversionen bekannter Wagen aus der guten alten Vergangenheit, die so viele lieben. NSU TTS, Renault 8 Gordini, Fiat Abarth und auch der alte Mini fahren seit

einiger Zeit regelmäßig Rennen. Der Hersteller baut konsequent in überschaubaren Stückzahlen. Wenn die ausverkauft sind, ist wirklich Schluss. Es kann sein, dass weitere Varianten kommen, aber es wird nichts aufgeköcht. Das macht das Projekt geschäftlich sicher überschaubar und für die Sammler ist es zudem gut, da man sich über den Wertverfall keine Sorgen machen muss. Es wird nichts nachproduziert, was einmal war.

Beim Mini kommen nun vier weitere Versionen auf den Markt. Alle sind einigermaßen zivil gehalten, also im Look von Privatfahrern, die nebenbei auch mal auf die Rennstrecke gehen und zugleich mit Straßenzulassung den Alltag meistern. Es gibt Decals als Kennzeichen plus Startnummern dazu, was das Set sympathisch macht. Noch sympathischer als es eh schon ist. Dem Reiz großer Zwerge kann man sich kaum entziehen.



Der BRM Mini in seiner nationalster Form: British Racing Green mit weißem Dach und zwei Streifen auf der Haube. Als ich klein war, fuhr ich öfters in exakt so einem Teil mit. Klar war der leistungsgesteigert und einen Käfig hatte er auch drin. Ich saß hinten drin, bewaffnet mit einer Dose Smarties, die oft in der Hand schmolzen. Es war verdammt aufregend, im sonor brummenden Mini durchs Land zu heizen. Die satte Kurvenlage war begeisternd. Und ich wollte nicht mehr aussteigen. Ich hielt mich mit Links am Hosenträgergurt des Fahrers und mit Rechts am Käfig fest. Kindheit in den 70ern!

Rundstrecke

Mini Morris

Tim Hunt Magazine®

Besonders dann nicht, wenn man sie noch alle aus der Vergangenheit kennt. Es ist ein taktischer Schachzug von BRM ausgerechnet im großen Maßstab 1zu24 fertige Autos mit Metallfahrwerk zu bauen, obwohl sich dort normalerweise Leute tummeln, die ihre Fahrwerke gerne selbst zusammen bauen und dazu Karossen aus Modellbausätzen fertig stellen. Es ist wohl wie im RC Bereich: dort gibt es mittlerweile auch sehr viele ready to run Lösungen: eine Frage der Zeit, des Zeitgeistes. Nicht jeder hat genügend Zeit für all den Aufwand.



Kennzeichen und Startnummern sind dabei. Mischbetrieb als Daily Driver und Rennstrecke am Wochenende war damals möglich.

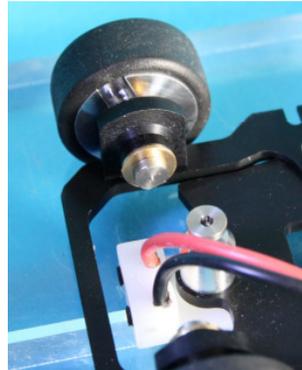


Rundstrecke

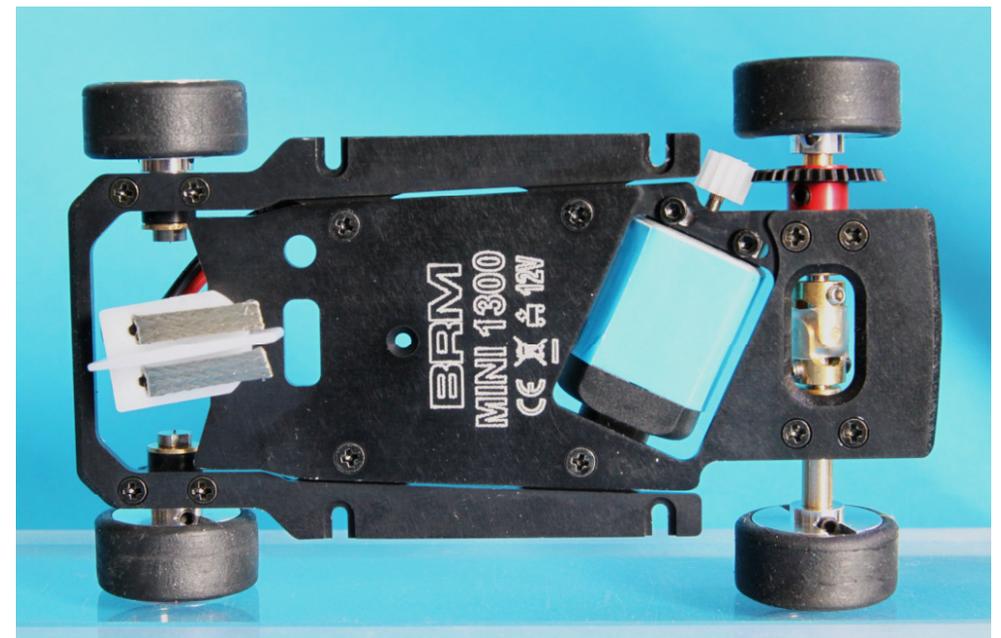
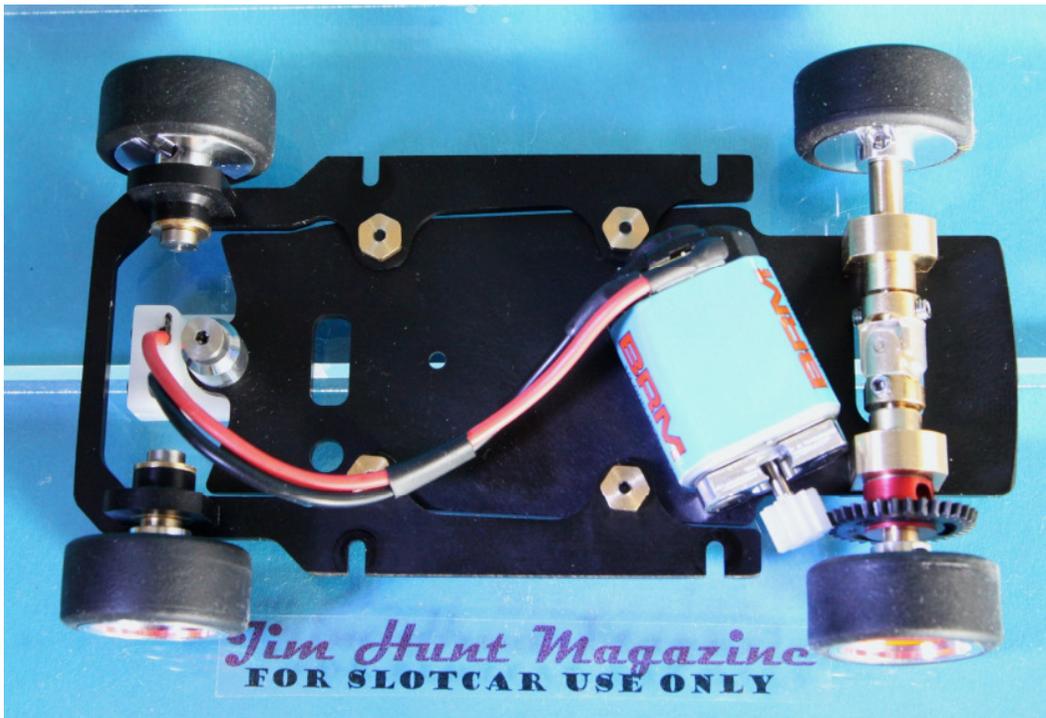
Mini Morris

Jim Hunt Magazine®

Oder nicht die Lust, in seiner Freizeit aufwändigst Slotcars auf zu bauen und zu lackieren. BRM liefert für einen vernünftigen Preis tolle Autos und wer möchte, kann sich auch mit Tuningteilen austoben. Vermutlich werden das viele tun, besonders dann, wenn es bei Rennserien damit an den Start geht. Der 3mm Standard bei Achsen, Getriebe, Felgen und Lagern lässt vieles zu, sofern man das möchte oder braucht. Es ist unverändertes Gesetz: Wenn alle „gleich“ antreten, kann man auch mit den out of the box Zwergen fahren und viel Spaß haben!



Einzelradaufhängung vorne für ein ausgewogenes Fahrverhalten in Kurven. Alufelgen rundum, Kugelradlager und 3mm Achsstandard. Anglewinder Motor, der mit mageren 12 Voltan auskommt. Das in sich entkoppelte Metallchassis kann vernünftig auf der Strecke „arbeiten“. Die Zündkabel ist ordentlich und aufgeräumt verlegt. Der L-Kiel ist dazu präzise verschraubt.



Beide Seiten der Medaille...



*Carrera hat ihn auf der
letzten Messe gezeigt.
Wir fahren den*

PORSCHE *Kremer* 935 K3

Rundstrecke

Porsche 935 K3

Tim Hunt Magazine®

Die Kremers aus Köln sind bekannte Porsche Tuner. Sie haben weltbekannte Rennfahrzeuge entwickelt, viele Rennen gewonnen. Die Aufladung mit Turbo ist ihre Domäne. Jeder ernsthafte Rennsportfan kennt den 935er Jägermeister oder den 935er Vaillant. Das türkise Turbo Monster K3 hat nun Carrera. Wir sind seit der letzten Nürnberger Messe sehr gespannt, wie er fahren wird. Optisch sieht der Flatnose gut aus, die Details sind gut umgesetzt, wenn auch die Hinterräder etwas groß wirken. Die Lackierung sieht klasse aus, die Formensprache der Karosserie wirkt harmonisch. Wir fahren die Digital132 Version. Das MTS bauen wir aus. Karosse abschrauben und die beiden Haftverstärker vor und hinter dem Motor ausbauen. Kein großes Ding,

eine reine Fingerübung und zwei, drei Minuten Zeit. Dabei gleich die Radlager mit Leichtlauföl warten, das Getriebe bekommt unser Spezialfett. Es fiel positiv auf, dass sich die Achsen ab Werk in den vier Messingradlagern äußerst leichtgängig drehen. Eine sehr feine

Sache, denn Leichtlauf ist das A und O im Rennsport. Im Chassis sitzt zentral die digitale Platine. Es geht eng zu, aber es bleibt Spielraum, falls man mit Blei trimmen möchte. Die Reifen bieten schönen Rundlauf, sie liegen trotz ihrer enormen Breite recht gut auf der Strecke auf.



Carrera hat endlich den langerwarteten 935 K3. Er ist bereit für die Rennstrecken der Welt daheim. Wie fährt sich der breit gebrauchte Vaillant Porsche? Wir berichten aus seinem Cockpit.

Rundstrecke

Porsche 935 K3

Tim Hunt Magazine®

Ihr Grip dürfte überzeugen, denn die großzügige Aufstandsfläche müsste den Wagen nach vorne katapultieren wie umgekehrt abbremsen. Nichts wie los auf die Strecke. Der neue 935 K3 fährt sich leise. Mit dem dezenten Zischeln eines Turbos geht es auf die erste Runde der Rennstrecke. Sehr schön nimmt er das Gas an, der Motor dreht großzügig ohne Turboloch sauber hoch. Bereits im kalten Zustand wird deutlich: da geht noch einiges! Der Kremer überrascht mit Potential ab den ersten Hundert Metern. Nach einigen Runden laufen sich Aggregat, Reifen und Mechanik ein. Der Motor spricht noch spontaner an. Die Slicks bauen noch mehr Grip auf. Die Vorderen keinen störenden Grip, also sparen wir uns die Nummer mit Klarlack. Wer möchte, kann sie trotzdem versiegeln und noch etwas mehr rauskitzeln. Jetzt an die Box, kurz das schwarze

Flache Schnauze und tief sitzende Scheinwerfer für einen maximal niedrigen Schwerpunkt. So baute man in den 80ern schnelle Autos.



Was geht ab in Kurven? Nichts! Der 935er nimmt sie ganz einfach und du fährst weiter...



Rundstrecke

Porsche 935 K3

Tim Hunt Magazine®

Gold mit Klebeband abziehen. Störender Pickup von der Strecke bildet sich auf dem Klebestreifen ab. Mit frischen Reifen rollt der K3 zurück auf die Rennstrecke und beschleunigt brachial auf der Start-Ziel, die er unter seine breiten Backen nimmt. Es macht Spaß mit dem 935 K3 von Carrera zu fahren. Er gehorcht präzise auf jeden Steuerbefehl und liegt dabei gelassen auf der Strecke. Die Vokabel „souverän“ beschreibt ihn am treffendsten. Mühelos katapultiert es ihn auf Topspeed. Auf langen Geraden dreht er voll aus, sein Fahrwerk offenbart keine Schwächen. Ruhig saugt er die Strecke vorne ein und spuckt sie hinten wieder aus. Sein L-Kiel hält ihn treu auf Ideallinie. Das Anbremsen vor Kurven? Unspektakulär! Er bleibt am Bremspunkt ruhig, egal wie spät man den Anker wirft. Gelassen nimmt er alle Richtungswechsel, egal welcher Radius, welche Linie. Provokationen mit dem Gaspedal quitiert er gelassen,

zieht die Kurve durch und stützt sich gegen die Fliehkräfte. Selbst nach vielen Runden mit Pickup auf den Reifen bleibt man Herr der Lage im Cockpit. Das Heck kommt dann mal kurz, aber es wirft ihn nicht aus dem Rennen. Die Konstrukteure haben einen sehr guten Job gemacht. Die gefahrenere digitale Version hat vorne und hinten Licht, was dem 935 K3 eine optische Präsenz auf der Strecke verleiht. Der analoge Evolution muss ohne Licht zurecht kommen. Die Digital132 Variante lässt sich sowohl analog wie digital nutzen. Während bei Digital das Licht ständig leuchtet, wird es beim analogen Einsatz nur bei Fahrt illuminiert. Ein schnelles Umschalten zwischen den Betriebsarten geht leicht, eine tolle Sache. Der Porsche 935 K3 von Carrera ist ein sehr gelungener Rennwagen. Souveränes Fahrverhalten und solide Bauweise dürften viele Runden, viele Rennen und lange Zeit Freude bringen.



Inliner Antrieb, vier Messingradlager, ein solider L-Kiel mit langem Schwert und viel Kabelbaum wegen der digitalen Platine. Der 935 K3 ist solide konstruiert und fährt sich in allen Situationen top!



Der Porsche ist sehr schön gemacht, die Hinterräder wirken dabei etwas groß. Sein souveränes Fahrverhalten ist die Basis für schnelle und gelassene Runden und Rennen.

*Carrera bringt den Kindheitstraum aus den 70ern.
Der kraftvolle Bayer aus unvergessenen Tagen ist
zeitlos schön. Wir testen die Ikone des Weißblauen
Motorsports und sagen, wie sich das anfühlt.*

Jim Hunt Magazine®



SCHNITZER
BMW 3.5 CSL

Rundstrecke

BMW 3.5 CSL

Jim Hunt Magazine®

Das BMW Coupé war ein Traumwagen und ist diesen Status bis heute nicht losgeworden. Der 3.5er CSL war schon damals eine Ikone im Rennsport. Tuner haben ihn für diesen Zweck weiter optimiert und durch breiten Formenbau für legendäre Serien wie die Deutsche Rennsport Meisterschaft (DRM) konkurrenzfähig gemacht. Namhafte Rennfahrer wie Stuck und viele weitere Helden der Zeit griffen ins Volant und traten im kernig brüllenden Bayern an gegen Ford, Porsche und was die Konkurrenz noch zu bieten hatte. Carrera hat sich dem wunderbaren Traumauto angenommen und die ersten beiden Versionen auf die Strecke gelassen. Der grüne Wagen mit Gösser als Sponsor wurde vom Österreicher Quester und dem Schweden Nilsson pilotiert und verschwand später irgendwo im Nirgendwo in Asien in einem Schuppen. In jüngster Vergangenheit fand man den Wagen, traute den Augen nicht und klar: Nach der Restauration ist er wieder schnell unterwegs auf klassischen Geläuf. So lange hat uns Carrera zum Glück nicht warten lassen. Auf der letzten Messe konnten wir ihn bereits sehen und anfassen. Nun ist er endlich da: Der CSL! Wir fahren die Digital132 Version mit Chip und voller Beleuchtung. Es sieht optisch noch besser aus, wenn die vier charakteristischen BMW Rundscheinwerfer leuchten. Diese grüne Schnitzer Version hat vier freie Lampen. Der zweite weiße CSL hat drei abgedeckte Frontlampen. Hinten leuchten beide Wagen schön rot zwischen den Chromeinfassungen ihrer Rücklichter. Die Leuchtwirkung ist gut, nichts schimmert fehlgestreut durch die Karosserie. Nichts wie ab auf die Strecke. Vorher die beiden Magneten zur Haftverstärkung ausbauen. Wir wollen ihn pur fahren, ohne diese unterstützenden Einsteiger Fahrhilfen. So wild und rein wie in den späten 70ern...



Aerodynamik aus vergangenen Tagen. Ausladende Dimensionen waren damals normal und sie haben bis heute nichts an Reiz eingebüßt. Der CSL ist ein Klassiker des Motorsports und damals wie heute ein wunderschöner Rennwagen. Flügelwerk an Bug wie Heck und auf dem Dach liefern Anpressdruck. Weit ausgestellte Kotflügel zur Unterbringung seiner breiten Spur und der extrem breiten Hinterreifen.

Rundstrecke



BMW 3.5 CSL

Jim Hunt Magazine®



BMW Gesicht: vier Rundscheinwerfer, markante Niere ummantelt von zeitgenössischem Chrom. Angriffslustig nimmt der 3.5er CSL die Strecke unter seine breite Spur. Die enorm breiten Reifen an der Hinterachse mobilisieren den nötigen Grip, damit die Kraft des getunten Aggregats auf die Straße fließen kann. Aus dem doppelläufigen seitlichen Flammrohr züngelt Feuer beim Herunterschalten vor Kurven.

Dazu die Karosserie abschrauben, die beiden Magneten vor und hinter dem Motor ausbauen und gleich den obligatorischen Ölservice aller beweglichen Komponenten einschieben. Alles läuft beim BMW sehr weich, die Achsen drehen hervorragend leichtgängig. Das Getriebe läuft ruhig und leise. Wir wollen sofort auf die Strecke und legen los. Der BMW legt gut los, allerdings zeigt er sich in kalten Zustand zickig in Kurven. Das Heck kommt und das wollen wir nicht. Verantwortlich dafür sind die Reifen. Die enorme Breite der hinteren Walzen muss beim Fahren ohne Magnet auf Rundlauf gebracht werden. Die Dinger liegen in Serie nicht komplett auf. Ein paar Runden dreht die Hinterachse in der Reifenschleifmaschine, erst bei 6, dann bei 9 Volt.

Aerodynamik damals: ein Frontspoiler, groß wie eine Schneepflug und Finnen auf den Kotflügeln. Dazu ausladende Kotflügel für eine breite Spur.



Rundstrecke



BMW 3.5 CSL

Jim Hunt Magazine®

Wir bringen das schwarze Gold auf optimalen Rundlauf. Wir brechen die Außenkanten der Reifen mit einer Feile und nun kann es losgehen. Der CSL präsentiert sich wie ausgewechselt. Auch in kaltem Zustand ein völlig anderes Gesicht. Die Reifen nutzen

nun das Potential ihrer gesamten Breite, sie liegen komplett auf und krallen sich wie es sein soll in den Untergrund. Der BMW sprintet dynamisch los, als gäbe es kein Morgen. Motor und Reifen sind noch kalt, dabei kommt das Heck des CSL beim Anbremsen vor Kurven

oder beim Lastwechsel etwas aus dem Lot. Mit zunehmender Rundenzahl kommen Reifen und Motor auf Betriebstemperatur und nun spielt der BMW seine Kraft und enorme Breite aus. Er läuft nun richtig rund und fährt souverän durch Kurven, egal ob der Radius eng oder weit ist. Sein Grenzbereich ist durchschaubar und nach wenigen Runden ist man bereit, ihn auszuloten und immer weiter über die Grenzen des gedachten Machbaren hinauszugehen. Der Schnitzer präsentiert sich als Dauerläufer mit kernigen Temperament. Das Reifenschleifen hat sich absolut ausgezahlt. Auf langen Geraden bleibt er dank seines Radstands sauber in der Spur. Der lange L-Kiel führt ihn zuverlässig wie ein gelassener Blindenhund. Das Anbremsen vor Kurven ist nun kein Problem mehr. Bremspunkt definiert setzen, am Gas hängend mit passender Drehzahl durch den Richtungswechsel zirkeln. Runde für Runde den Grenzbereich immer ein bisschen weiter verschieben! Es macht sehr viel Spaß dem schön gemachten CSL die Sporen zu geben. Er quittiert das mit schnellen Rundenzeiten, das zaubert breites Grinsen unter dem Helm. Jetzt wird klar, wie sich damals die Helden gefühlt haben. Nur schade, dass wir dabei den typisch kernigen Sound des brüllenden Sechszylinders nicht hören können.



Wunderschöne Tiefbettfelgen, feine Speichen und Zentralverschlüsse. Der ausladende Heckspoiler presst die Hinterachse gegen den Untergrund. So kann die Kraft des von Schnitzer getunten 3.5 Liter Sechszylinders über breite Slicks in Vortrieb umgesetzt werden. Ein Dachspoiler leistet Zusatzdienste in Sachen Aerodynamik.

Rundstrecke

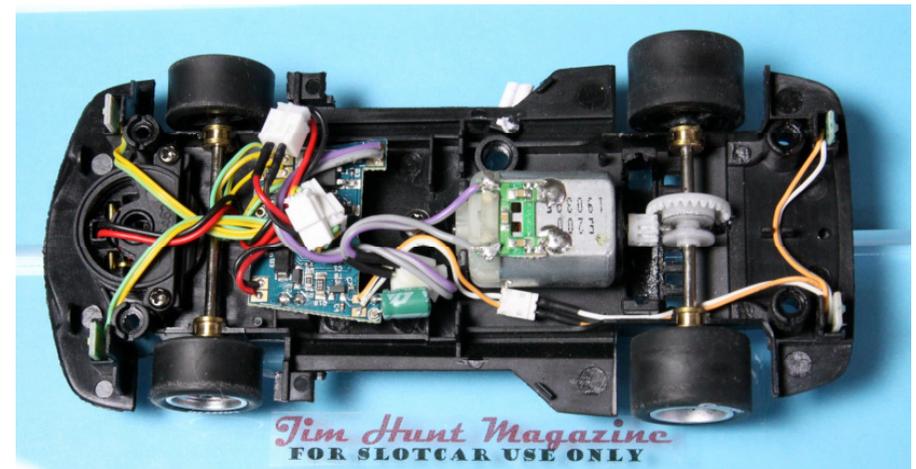
BMW 3.5 CSL

Jim Hunt Magazine®

Aber die Vorstellungskraft lässt uns nicht im Stich und wer sich gerne an Rennstrecken aufhält, hat sicherlich schon einmal den Tönen des leistungsgesteigerten Bayern gelauscht. Es stellt sich immer wieder die Frage, ob man den Sound nicht an der Bahn adaptieren könne. Leider nicht, denn Slotcars fahren einfach zu schnell im Vergleich zu den Originalen. Es wäre sehr schwer bis unmöglich ein Soundmodul an die reale Fahrweise anzugleichen. Wenn es gemacht werden

würde, wäre der Klang sicher nicht schlecht. Aber die Drehzahlen würden sich viel zu hoch anhören, viel zu hektisch wären die Schaltmanöver, denn früher ließ man sich noch etwas Zeit beim Schalten, damit die Synchronringe ordentlich flutschen konnten. Wer es wirklich laut klingen lassen möchte, muss sich vielleicht ein paar Sounddateien von echten Rennen organisieren und sie im Hintergrund laufen lassen. Fraglich wie lange man das hören möchte. Oder was dazu wohl

Mitbewohner, Nachbarn oder wer auch immer mithört dazu sagen würden... Wir wissen, wie so ein CSL in echt klingt und stellen uns das einfach im Kopfkinobild beim Fahren vor. Das spart Dezibel und vielleicht auch das eine oder andere Konfliktpotential. Potential hat der neue CSL von Carrera. Es macht viel mehr Sinn das auszuschöpfen. Wer sich den breiten Reifen auf der Hinterachse annimmt, gewinnt viel dazu. Ein Job, der sich auszahlt und tolle Momente auf der Strecke liefert.



Der BMW hat eine sehr breite Spur und dazu einen langen Radstand. Das liefert ein tolles Fahrverhalten. Wer ohne MTS fährt, sollte unbedingt die breiten Hinterreifen vorsichtig anschleifen, damit sie über ihre gesamte Breite auf der Strecke aufliegen. Erst dann liefert der CSL sein volles Potential und ein Fahrverhalten, das sich richtig sehen lassen kann. Vier Messingradlager liefern einen wunderbaren Leichtlauf. Mit Ölservice geht da noch mehr!



Erweiterte Suche »

Kategorien

- DIGITAL 132 (490)
- DIGITAL 124 (340)
- EVOLUTION (784)
- EXCLUSIV (407)
- PROX (133)
- GO!!! (316)
- DIGITAL 143 (51)
- PROFI (59)
- STRAX (14)
- Pull&Speed (14)

Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

Neue Artikel

myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

Herzlich Willkommen **Gast!** Möchten Sie sich [anmelden](#)? Oder wollen Sie ein [Kundenkonto](#) erstellen?



Versandkostenfrei ab 100,-EUR!



Ersatzteilservice!



Fahrzeugtausch bei Startsets möglich!



Vormerkerservice!



D124/132 optional auch mit WIRELESS!

Carrera Gesamtkatalog
2008



030120 - 3,99 EUR



26732 - 19,99 EUR



30342 - 54,99 EUR



30346 - 65,99 EUR

**hier wird man absolut
unverbindlich über
Neuheiten informiert !**

**hier sind alle von
Carrera lieferbaren
Ersatzteile auf Lager
und es gibt eine
super komfortable
Suche !**

hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist !

myRacer.de Dipl.-Ing. E. Schüll
Stockbornstr. 17 - 57223 Kreuztal
info@myRacer.de

Warenkorb

1 x Carrera Digi...
inkl. UST 19%: 10,54
Summe 65,99
exkl. Versandkosten

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

Bestseller

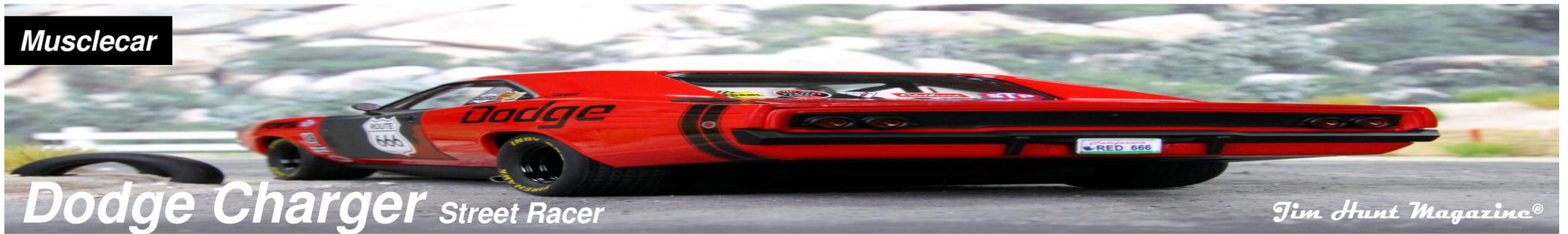
- Carrera Einzelrandstreifen
0,00 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
- Carrera Einzelschiene
0,00 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
- Carrera Außenrandstreifen Kurve
1/60° rot/weiss, 3 Stück
12,99 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
- Carrera Standardgeraden, 4
Stück
24,99 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten



Street Racer
DODGE CHARGER

666 – number of the beast

Musclecar



Dodge Charger Street Racer

Tim Hunt Magazine®

Dodge Charger, die großvolumige Streetmaschine aus vergangenen Tagen... Pioneer hat ihn seit Jahren im Portfolio und bringt peu à peu neue Versionen des langen, geduckten Klassikers. Weltbekannt aus dem Bullitt Movie, fuhr der dezent schwarze Dodge beide Killer moderat durch San Francisco. Oder in „Dukes of

Hazard“: der orangefarbige Südstaaten Charger ist nicht wegzudenken. Wer das noch nie gesehen hat, sollte diese cineastisch, automobile Bildungslücke final schließen. Den Bullitt Charger zeigen wir (parallel mit dem Mustang hier in dieser Ausgabe) in einer eher moderaten, schwarzen Lackierung. Eine Limousine mit

optisch verschleierter Kraft unter der Haube. Aber es gibt auch „lautere“ Versionen vom Charger. Wie diese hier. Von dezent keine Spur. Technisch wie optisch markiert er klar sein Revier auf der Straße und macht unmissverständlich klar: hier regiere ich! Pioneer bringt nun weitere Street Racer Versionen des brutalen ...



Devil inside: uns war bis Redaktionsschluss nicht klar ob damit der Motor, der Fahrer oder Fahrer und Motor gemeint sind. Eines ist jedenfalls klar: sobald man die Brennräume mit 12 Voltan flutet, öffnet sich akustisch das Vortor zur Hölle. Der Red Devil Charger zieht dabei voll durch bis auf seinen Drehzahl Olymp. Götterdämmerung oder Tor zur Hölle? Wir wissen es, sagen es aber nicht.

Musclecar



Dodge Charger Street Racer

Tim Hunt Magazine®

Dodge. Lang, kraftvoll und über jeden Zweifel erhaben zieht er seine Runden. Großvolumige Breitreifen auf schwarz lackierten Felgen beißen in den Asphalt. Der Grip ist, wie von Pioneer gewohnt, sehr gut. Das Sidewinder Getriebe lässt den gut abgestimmten Motor bei 12 Voltan Kraftstoff mächtig durchziehen. Ohne den langweiligen Magneten (der Haftverstärker fliegt sofort aus dem Chassis) lässt sich der Charger wunderbar um Ecken driften. Sein langer Radstand hält ihn gut in

der Spur, das Heck ist jederzeit kontrollierbar. Wir lieben es, schweres Gerät mit dem Gaspedal zu lenken. Auf Geraden mobilisieren die Firehawk Reifen satten Grip und bringen den Schlitten auf Maximal-speed. Das Automatikgetriebe schaltet seidenweich. Es gibt auf der gesamten Drehzahlkurve keine Leistungslücken. Hubraum und Drehmoment lügen nie. Vor den Hinterrädern wachsen schräg abgesägte Sidepipes aus den Unterboden. Sie stimmen ein Konzert an, das alle

V8 Fans zur Trommelfell Ekstase bringt. Satter Sound, heißeres Fauchen und quietschende Reifen, wenn man den Kickdown wagt. Länge läuft: bei Burnouts kein Fading, es geht schön geradeaus! Die Fahrertür und der hintere Kotflügel rechts haben noch Spuren von der letzten Instandsetzung. Die Tür in purer, mattschwarzer Herstellergrundierung hat rote Farbspuren von ersten Lackierversuchen. Der Kotflügel zeigt Füllspachtel Reste, der letzte Crash ist noch nicht ganz vereitelt.



Lackspuren von der letzten Instandsetzung sind noch deutlich zu sehen. Der Charger wird gern hart ran genommen. Dabei bleiben Spuren im Blech nicht aus...

Musclecar



Dodge Charger Street Racer

Tim Hunt Magazine®

An der Kühlerfront sitzt ein solider Rammbugel, der Interessen verstärkt, sollte man mit dem Fahrstil des Vorausfahrenden nicht zufrieden sein. Oder falls die nächste Verkehrskontrolle nicht ins Fahrtenbuch passt. Das solide Teil hält, was es verspricht. Beherzt voll

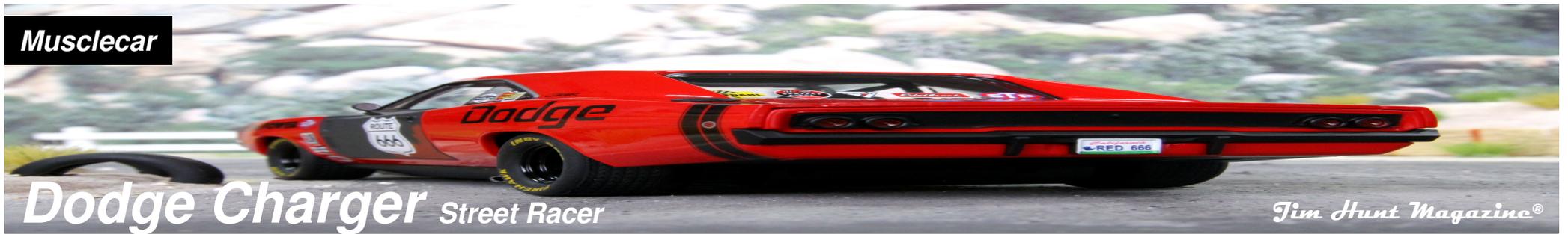
draufhalten und die Vorfahrt gehört dir. Sollte doch mal was aus dem Ruder laufen: hinter den Sitzen ist ein Überrollbügel verschweißt. Der hält das Dach bei bösen Rollen noch einigermaßen in der Höhe. Die brachiale Optik wird durch das leuchtende Rot mit matt-

schwarzen Akzenten wie Fahrtür, Motorhaube und rechter Kotflügel vorne sehr ausdrucksstark in Szene gesetzt. Plakative Sticker auf Haube, Dach und den seitlichen Peripherien unterstreichen die Mission des Kraftpakets: Wir fahren Rennen und haben keine Lust

Highway to hell? Dreimal 6 ist eine böse Zahl. „Never Stop Racing“ auf der Tür verkündet die Mission, um die es geht. 426 Hemi Power, die hochgezüchteten Pferde erklären sich solidarisch für reueloses Heizen.



Musclecar



Dodge Charger Street Racer

Tim Hunt Magazine®

auf Understatement. Es dürfte ohnehin fast unmöglich sein, mit einem Charger die Kunst der Zurückhaltung zu zelebrieren. Selbst in der dezentesten Lackierung wird der Wagen durch seine pure Größe und seinen lauten Auftritt niemals in der Menge untergehen. Einmal anlassen, Gas geben und alles ist wach! Zur Historie der Pioneer Street Racers. Es gab schon in der Vergangenheit zwei Dodge Charger in ähnlich schriller Aufmachung: einen Gelben und einen Weißen. Mittlerweile schwer zu bekommen oder besser gesagt: teuer geworden. Vor nicht allzu langer Zeit kamen die beiden eher dezenteren Teile in mattschwarz und mattgrauer Lackierung. Auch nicht mehr so leicht zu bekommen. Nun dieser Red Devil und ein Zweiter in

Silber sind aktuell unterwegs. Wer auf diese Wagen steht, wird nicht zögern, ordern und heiße Rennen fahren. Optisch wie technisch sind die Wagen voll auf der Höhe und markieren eine verdammt hohe Latte in Sachen Detailliebe und Lackierkunst. Unter der Haube versteht es die Pioneer Manufaktur aus Großbritannien hervorragend, den Spagat aus Leistungsentfaltung, authentischem Fahrbild, Grip und Drift perfekt umzusetzen. Die Autos fahren schön, bieten Reserven für die knackige Gangart, aber sind zugleich weder übermotorisiert noch schwer zu fahren. Es macht sehr viel Freude mit Pioneer Autos magnetfrei zu heizen, zu cruisen oder sie anzuschauen. Sie laufen hervorragend und bieten sehr viel schönes Auto fürs Geld. Yeah!



Liebe zum Detail: Sticker, alles auf Top Niveau



Laute Optik: der Red Devil lässt es krachen und zeigt unmissverständlich seine Mission.



[Bitte wählen!] ▾

PRODUKTÜBERSICHT

- [Arrows](#)
- [Avant Slot](#)
- [DSlot143](#)
- [BRM](#)
- [Carrera Digital 124 >>](#)
- [Carrera Evolution >>](#)
- [Diverse Hersteller >>](#)
- [Fly >>](#)
- [Fly Alpha](#)
- [LM Miniatures >>](#)
- [Mr Slotcar](#)
- [MRRC >>](#)
- [MSC](#)
- [Ninco >>](#)
- [NSR >>](#)
- [Policar](#)
- [Racer >>](#)
- [Revell >>](#)
- [Scaleauto](#)
- [Scalextric >>](#)
- [Schnäppchen](#)
- [SCX >>](#)
- [Sideways >>](#)
- [Slotwings >>](#)
- [Slot.it >>](#)
- [SRC >>](#)
- [Spirit >>](#)
- [Thunderslot](#)
- [Zubehör >>](#)

ALLGEMEINES

- ✦ [FAQ'S](#)
- ✦ [Links](#)
- ✦ [Newsletter](#)

Proto



CB080P 512BB

Le Mans Miniatures



LM132003 Renault 5 Alpine

Thunderslot



THCA00101 Lola T70 MKIII

Mr Slotcar



MR1044 McLaren F1 GTR

Dekoration



LS313 Reklametafel

Wenn Sie Fragen haben sollten oder etwas bestimmtes suchen, können Sie uns wie folgt erreichen:

Jörg Werner

[Telefonzeiten](#)

Telefon + 49 4748 - 822070

Fax + 49 4748 - 822131

Email: [Email](#)

Modelant



M03 Maserati A6GCS

Neu eingetroffen bzw. wieder verfügbar

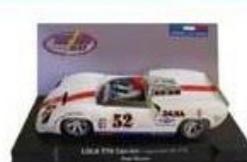
Aktualisiert: 04/09/17

Thunderslot



THCA00201 Lola T70 Spider

Thunderslot



THCA00202 Lola T70 Spider

Slot.it



SICA17E Porsche 962KH

Slot.it



SICA25E Porsche 962 IMSA

Slotwings



SLW06503 Porsche 934/5

Slotwings



SLW03802 BMW M3 E30

Scaleauto



SC6168 Porsche 991 RSR

SRC



SRC03602 Peugeot 205 T16



Ford P68

*Schöner kann man Klassiker kaum interpretieren.
Legendäres 3 Liter Qualmen in Bodennähe*

Lucky Strike Racing by NSR

Designversion

Ford P68



Der P68 ist ein schneller Klassiker mit hochwertiger Technik. Wir haben ihn schon in einer früheren Ausgabe ausführlich vorgestellt.



TOYOTA *Supra*



*RevoSlot legt ein weitere Version des
Supersportlers mit Metallfahrwerk auf.*

Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke

Toyota Supra



Jim Hunt Magazine®

RevoSlot hat sich einen Namen in der Szene gemacht. Sie bauen 1zu32er Fahrzeuge mit Metallfahrwerk, vier Kugelradlagern, Metallgetriebe und kalibrierten Achsen im 3mm Standard. Das lässt viele Tuning Optionen offen, da es im großen Durchmesser einiges zu kaufen gibt. Wir haben bereits mehrere Rennwagen dieser besonderen Schmiede vorgestellt, die das alles out of the box baut. Wir sind immer wieder aufs Neue begeistert. Die Boliden fahren „erwachsen“, da sie durch das Gewicht des Metallchassis satter liegen als mancher Konkurrent mit Kunststoff Basis. Die RevoSlot laufen erwachsener, sie liegen sehr kraftvoll auf der Bahn und

sind nicht so schnell aus der Laufruhe zu bringen. Es dauert von Wagen zu Wagen unterschiedlich lange, bis die Mechanik sich aufeinander einspielt. Man kann die Felgen, die Spurräder (Getriebe) schrauben, was Spielraum bei der Einstellung der Reibpartner zulässt. Manche sind etwas streng montiert, dass es nötig ist Toleranz zu schaffen. Ölservice dazu und alle läuft leichter ein. Mit den Runden wird alles geschmeidiger und die Wagen laufen verdammt flott. Hektische Beschleunigungen wie bei Plastik Konkurrenten wird man nicht haben, aber der Punch reicht. Es ist eine besonders schöne Art Metall zu fahren.



Vor dem Hotel können Fans den Supra hautnah erleben. Die Leuchtfarbe und sein kerniger Sound sorgen für viel Aufsehen.



Rundstrecke

Toyota Supra

Jim Hunt Magazine®

Neueste Auskoppelung ist der Toyota Supra, jetzt im Tagesleuchtfarbigen Marlboro Design. Es gibt zwei verschiedenen Wagen, die sich in der Startnummer unterscheiden. Man kann sie einzeln oder auch in einem Set in einer schönen Sammelbox erwerben. Den Supra haben wir schon vor ein paar Ausgaben zu seiner Markteinführung ausführlich vorgestellt. Go for it!

Mit Präzision geht es um den Kurs. Das in sich entkoppelte Metallfahrwerk arbeitet, Kugellager und 3mm Präzisionsachsen und Getriebe überlassen nichts dem Zufall. Hier sitzt alles gut verschraubt an seinem Platz.



Wie die Zeit vergeht! 50 Jahre ist der Kult Streifen nun alt. Seine Verfolgungsjagd war wegweisend für alle anderen in der Filmgeschichte. Pioneer machte zum Jubiläum letztes Jahr ein Set mit beiden Wagen, die nicht mehr so leicht zu bekommen waren. Jetzt gibt es sie in einer Box!



50er BULLITT SET 1968-2018



Bullitt Set *Charger vs. Mustang*

Tim Hunt Magazine®

Sie fahren einen Dodge Charger, schwarz und schnell. Steve soll den Großteil der Fahrten selbst durchgeführt haben, was für seine Klasse spricht. Pioneer hat damals vor Jahren den absoluten Coup gelandet, als sie genau diesen Mustang aus dem Film als wunderbar detailliertes Slotcar auflegten. Die Marke war noch neu auf dem Markt aber schnell wurde klar, das ist nicht ein weiterer Hersteller, sondern eine Kultmarke, die es mit den Details sehr genau nimmt und Slotcars mit viel

Leidenschaft baut. Es dauerte nicht lange, der Mustang war überall ausverkauft und die Preise schnellten in die Höhe. Etwas Zeit danach kam der schwarze Charger, den musste auch jeder haben und die Entwicklung war die Gleiche wie beim Mustang. Weg oder teuer. Nach Jahren des Flehens der Fans ließ sich Jules Burley, der Macher hinter Pioneer darauf ein, zum Filmjubiläum von Bullitt die beiden Wagen noch einmal zu bringen. In einem Set in einer repräsentativen Box. Das ist für

Sammler und Filmfans ein must have und für jene, die damals zu langsam waren, können jetzt in den Genuss der beiden Autos kommen. Ihr Fahrverhalten ist einfach genial. Pioneer schafft den Spagat aus authentisch Aussehen und Fahren perfekt. Die Autos ziehen ordentlich durch, haben Potential zum Driften (klar, Magnet ausbauen) und fahren nicht zu schnell. Die Balance ist sehr ausgewogen, so dass man wild um die Kurve ballernd kann ohne gleich abzufliegen. Kunst!



Jagd Finale: Nach einigen Rempelen hat Bullitt die Regie und setzt den Killern im Charger heftig zu. Weder Rammversuche, noch die Schüsse aus der Pump Gun konnten den Cop im 67er Mustang abschütteln. Vollgas bergab geht's auf die Linkskurve mit der Tankstelle zu...



Moviecars



Bullitt Set *Charger vs. Mustang*

Tim Hunt Magazine®



Am Anfang ist alles gut. Bullitt verfolgt den Charger mit den beiden Killern in moderater Gangart. Sie fahren durch Frisco und passen sich dem Verkehr an. Bis sie ihn plötzlich für kurze Zeit abhängen...



... nach kurzer Suche in den Straßen in den Hügeln der Stadt taucht er plötzlich im Rückspiegel auf. Das Blatt hat sich gewendet. Nun ist Bullitt der Gejagte. Er tritt aufs Gaspedal und gibt seinem Mustang die Sporen. Reifen qualmen und los geht's auf die über 10 Minuten lange Verfolgungsjagd ins Hinterland...



Perfekt abgebildet die beiden Killer. Wortlos verrichten sie ihren Job. Der Grauhaarige im Trenchcoat hat eine Pump Gun unter dem Mantel bereit.

Die Radkappen am Dodge Charger sind perfekt dargestellt. Drei von ihnen fallen im Film bei der wilden Jagd am Limit der Fahrphysik ab. Eines der Insider Dinge, die man als Fan weiß...



Limited Edition: Auflage 1968





Bullitt Set Charger vs. Mustang

Optisch sind die Wagen über jeden Zweifel erhaben. Details wohin das Auge reicht und sogar die Figuren sehen so aus wie im echten Film. Jetzt lassen wir die Bilder sprechen, wer mehr über die Wagen nachlesen möchte, kann das in früheren Ausgaben tun. Der Mustang war sogar Titelheld eines Jim Hunt und groß auf dem Cover zu sehen.



Bullitt setzt zu einem letzten Rempler an... Finale!



Jim Hunt Fachvokabeln

MTS = Magnetic Traction System

(Einsteigerfahrhilfe, die über Gauss-Kräfte authentischen Fahrspaß in Kurven verhindert)

L-Kiel = Leitkiel

Doppelzündung = Doppelte Schleiferwicklung am
L-Kiel

Zündanlage = Kabelverlegung im Chassis

Voltan Sprit = Energieklasse 9V, 12V usw.

Tuner = Fahrzeugschmiede/Hersteller

Ideallinie = Slot

Zapfsäule = Transformator, Stromquelle

Impressum

Jim Hunt Magazine®

Jürgen Kellner

Achthaler Str. 31

83075 Bad Feilnbach/Au

Tel. 08064-905821

redaktion@jim-hunt-magazin.de

www.jim-hunt-magazine.de

USt.IdNr.: DE258816729

Herausgeber: Jürgen Kellner

Freie Mitarbeiter: Berni Kühne, Stefan Roess, Bernd Slotman, Georg Nordschleife, Marcus Michel, Jürgen Carstens

Jim Hunt Magazine – for slotcar use only ist eine eingetragene und rechtlich geschützte Marke. Alle Rechte für Bilder, Texte und sämtliche Inhalte in Jim Hunt Magazine sowie auf unserer Website www.jim-hunt-magazine.de liegen beim Herausgeber. Die Weiterverwendung, auch auszugsweise, ist nur mit ausdrücklicher, schriftlicher Genehmigung durch den Verlag Jim Hunt Magazine gestattet. Dies gilt insbesondere bei gewerblicher Nutzung unseres Onlineangebots. Zur privaten Nutzung darf Jim Hunt Magazine ausgedruckt werden.



Der Dauerbrenner aus Zuffenhausen greift mit ungebremster Dynamik an

Porsche 997 GT3

Nürburgring by NSR

Designversion



Jim Hunt Magazine®



Der 997 ist ein bewährtes Gerät mit hochwertiger Technik. Wir haben ihn schon in früheren Ausgaben ausführlich vorgestellt.



Porsche 997 GT3



*Das sonor brummende GT3 Powerpack
kommt jetzt in einem schicken Grün...*

Mercedes AMG

Black Falcon by NSR

Designversion



Jim Hunt Magazine®



Der aktuelle AMG ist eine Fahrmaschine mit hochwertiger Technik unter der Haube. Wir haben ihn schon in einer früheren Ausgabe ausführlich vorgestellt.

Mercedes AMG



www.sora.de

Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für

1:24 1:32 1:43

Maßanfertigung auf Wunsch möglich!

Die Vitrinenmacher

© 2010 www.jim-hunt-magazine.de



1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100



*Das US Kraftpaket im markentypischen
Farbenspiel des Mineralöl Herstellers*

CORVETTE C7R

Castrol by NSR

Designversion



Corvette C7R

Die C7R ist eine Fahrmaschine mit hochwertiger Technik unter ihrer Haube. Wir haben ihn schon in einer früheren Ausgabe ausführlich vorgestellt.

Zeitreisende im Slot

Was ist da los?

Jim Hunt Magazine®

Slotcars sind Zeitmaschinen für Zeitreisende. Eigentlich sind es Zeitmaschinen zum Zurückdrehen der Zeit. Wir spielen in der Vergangenheit, egal ob nah oder fern. Die Autos, die wir täglich bewegen, sind das Abbild vergangener Zeiten. Die Rennen sind längst gelaufen, die Ergebnislisten stehen schon lange fest, ihre Fahrer leben zum Teil nicht mehr. Je weiter die Ära zurück reicht, desto geduldiger scheint die Fangemeinde zu sein, was die Auskoppelung der Autos auf dem Markt angeht. Schlimmer ist es bei aktuellen Fahrzeugen wie Formel 1 oder DTM. Jeder möchte möglichst zeitnah am Geschehen sein. Viele können es nicht mehr erwarten und es gibt einige Leute, die mit Airbrush und Decals fehlende Varianten selbst auflegen. Entweder weil es die Hersteller (noch) nicht tun. Oder weil die Lizenzen dafür schlichtweg zu teuer sind. Das ist schade auf der ganzen Linie. Denn wir wollen doch alle nur spielen... Inmitten von Kaufrausch und Konsum vergisst man oft das Thema Nachhaltigkeit. Früher als Kind hatte ich vier Slotcars über Jahre und ich war damit glücklich, denn ich konnte wählen zwischen Porsche Carrera 6, Ferrari Dino, Ford Capri (Lexan) und BMW Turbo (Lexan). Mann, was fuhren wir harte Rennen mit meinem Vater, Onkel und Freunden. Die Autos laufen heute alle noch und den Onkel gibt es leider nicht mehr, er ist verstorben. Oft denke ich an diese Zeiten zurück, denn es machte damals wie heute unendlich Spaß gegeneinander anzutreten und Runde für Runde um Sieg oder Niederlage zu kämpfen. Heute sind die Autos um Welten detaillierter gemacht. Die Zeit bleibt eben nicht stehen und es ist egal, in welcher Ära man sein Steckenpferd satteln möchte. Quer durch alle Zeitalter und Rennthemen gibt es wunderschön gemachte Slotcars. Was ich etwas schade finde, dass

das Rallye Thema etwas stark leidet. Es kommen sporadisch von Nischenanbietern hin und wieder Autos, aber leider ist das Thema wohl bei uns im Land nicht so marktfähig wie beispielsweise in Spanien. Dort wird viel auf losem Untergrund gefahren: Kakaopulver als Staub, Mehl als Schnee lässt es aus Radhäusern stollenbereifter Boliden spritzen, wie in echt. Zurück zu den guten alten Zeiten des Slottens. Klar gibt es auch eine Fangemeinde, die immer noch auf das alte Gerät aus diesen Zeiten steht. Es wird gefahren, gesammelt und gehandelt. Eine schöne Sache, dass unser Hobby so vielfältige Sichtweisen bietet. Jeder kann auf seinen persönlichen Geschmack kommen und ihn frönen, bis der Geldbeutel platzt. Ich frage mich, warum spielen wir so gerne in der Vergangenheit? Ist es die Melancholie des Rückblicks? Sind es Erinnerungen an schöne, sinnliche und laute Autos? An den Geruch von Benzin? Das Gedenken an Helden der Vergangenheit? Nicht jeder kann mit den vollautomatisierten Getrieben mit Doppelkupplung von heute etwas anfangen. Der Klang einer Schaltpause zwischen zwei Gängen mit dem heißeren Abbröckeln, Fauchen und Brüllen eines alten Rennmotors lässt jedenfalls bei mir deutlich mehr Gänsehaut wachsen, als wenn computeroptimiertes Schalten über Wippen in Millisekunden elektronisch gestützt den Gang wechselt. Das Herunterschalten vor Kurven mit Zwischengas in einem 917er oder einem alten Ferrari hat eine völlig andere Klang Dimension als das hektisch gangwechselnde Geräusch moderner Wagen, die sogleich wie auf Schienen ums Eck biegen und weg sind. Klar die Zeit bleibt nicht stehen und die Technik entwickelt sich weiter. Es ist nur schade, wenn die Sinnlichkeit des Rennsports dabei auf der Strecke bleibt. Vielleicht gehen deshalb so viele Leute zu

klassischen Motorsport Events. Vielleicht spielen wir deshalb so gerne in der Vergangenheit. Weil es eine Zeit am Leben hält, die viele von uns intensiver und schöner empfunden haben, als das aktuelle Renn-geschehen. Trotzdem muss man gegenhalten und sagen: so ein moderner Rennmotor klingt schon nicht schlecht. Ich denke nur mal an den AMG GT3 oder den aktuellen RSR aus Le Mans. Richtig schlimm finde ich die Formel E. Ich würde niemals so ein Rennen sehen. Weder am Bildschirm und schon gar nicht live. Wenn es klingt wie im Wartezimmer beim Zahnarzt... Das hat keinen Unterhaltungswert.

Welche Rennsport Ära bevorzugt ihr an der Bahn? Schreibt uns und sagt warum!

redaktion@jim-hunt-magazine.de

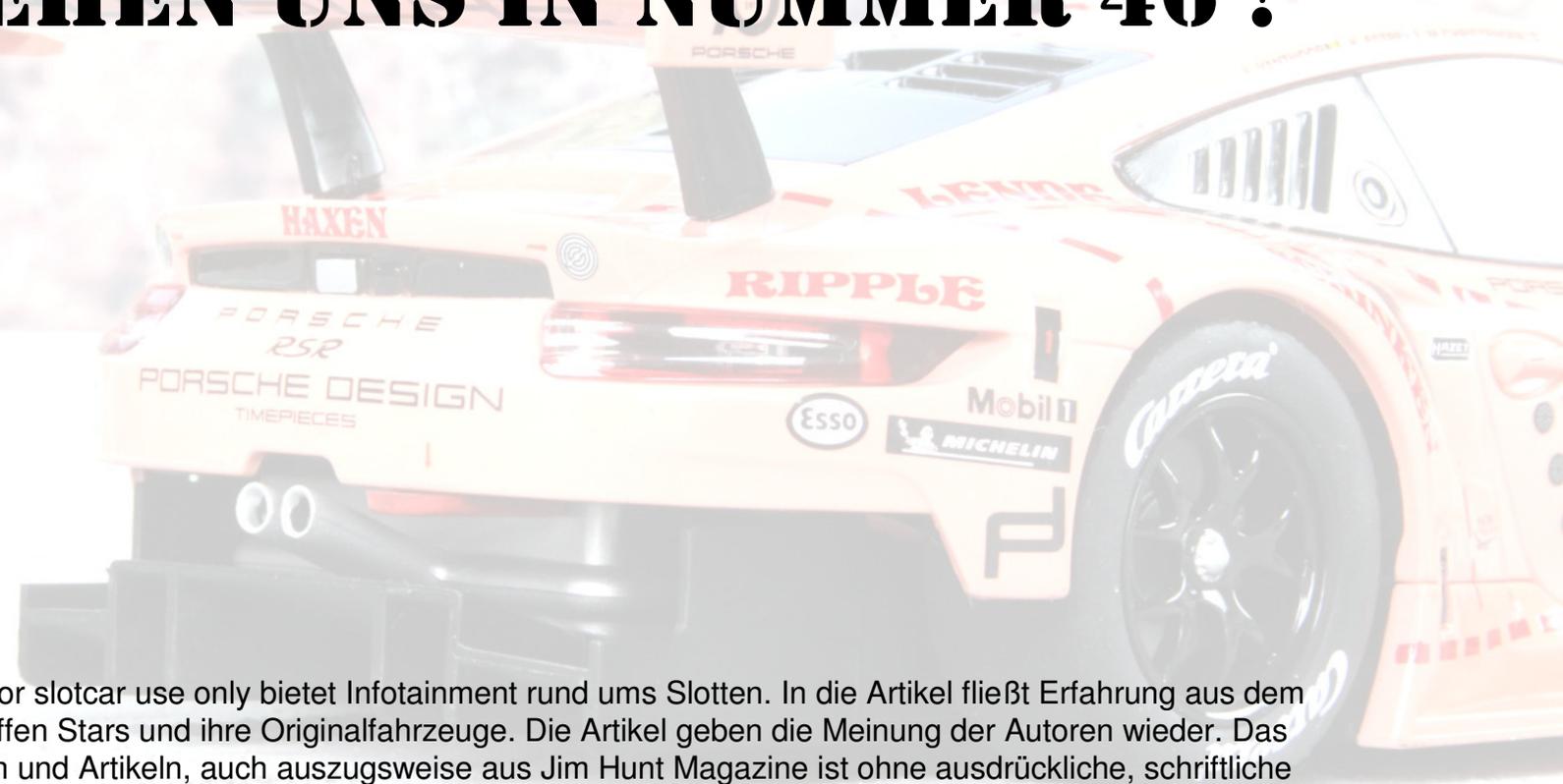


GOKARLI *rennbahnshop*

Karl Reiter Handelsgewerbe • Fuggerstraße 4 • Erding, Bayern 85435
Fon: +49 8122-540457 • Fax: +49 8122/540657 • info@gokarli.de • www.GOKarli.de

DAS WAR DIE 45. AUSGABE VON JIM HUNT MAGAZINE.

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 46 !



Jim Hunt Magazine – for slotcar use only bietet Infotainment rund ums Slotten. In die Artikel fließt Erfahrung aus dem Motorsport ein. Wir treffen Stars und ihre Originalfahrzeuge. Die Artikel geben die Meinung der Autoren wieder. Das Verwenden von Bildern und Artikeln, auch auszugsweise aus Jim Hunt Magazine ist ohne ausdrückliche, schriftliche Genehmigung durch den Verlag untersagt. Jim Hunt Magazine® ist eine rechtlich geschützte, eingetragene Marke, die Markenschutz genießt. Vielen Dank an alle Leser, Freunde, Fans und Unterstützer! Wir werden weiterhin für Euch Vollgas geben! Als Dankeschön: Der Download des E-Papers Jim Hunt Magazine ist kostenfrei.